



SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE VID LTJ-FAKULTETEN, SLU

15 hp

Att planera för tillväxt

med utgångspunkt i Lund och Köpenhamn

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Maja Moberg

2009

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ

Författare	Maja Moberg
Titel	Att planera för tillväxt, med utgångspunkt i Lund och Köpenhamn
Program/utbildning	Landskapsarkitektprogrammet
Huvudområde	Landskapsplanering
Nyckelord	stadsplanering, fysisk planering, plandokument, planeringsstrategier, urban tillväxt, stadsutbredning, Lund, Köpenhamn
Handledare	Eva Kristensson
Examinator	Erik Skärbäck
Kurskod	EX0378
Kurstitel	Skriva om landskap
Omfattning (hp)	15 hp
Nivå och fördjupning	Grund C
Utgivningsort	Alnarp
Månad, år	juni, 2009
Serie	Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten
Bilder	Alla bilder är ritade av författaren.

Innehållsförteckning

Sammandrag	1	Resultat	21
Abstract	1	Hur påverkar olika faktorer stadens fysiska planering?	21
Inledning	2	Hur har den fysiska planeringen av Lund respektive Köpenhamn förändrats över tid med utgångspunkt i plandokumentet?	22
Bakgrund	2	Hur kommer ideologiska målsättningar till uttryck i den fysiska planeringen?	23
Syfte	2		
Frågeställningar	2		
Metod	2		
Avgränsning	3		
Stadens uttryck	4	Diskussion	25
Köpenhamn	5	Källor	28
Fingerplanen 1947	5		
Principskitsen 1960	6		
Strukturplan 1972	6		
Regionalplan 1973	7		
Ørestadsplan 1992	9		
Lund	11		
Generalplan 1942	11		
Generalplan 1962	12		
Generalplan 1969	13		
Generalplan 1982	15		
Översiktsplan 1990	17		
Översiktsplan 1998	18		

Sammandrag

Politiska och ekonomiska svängningar samt geografiska förutsättningar präglar stadens fysiska planering samt dess uttryck och form. För Lund och Köpenhamns räkning har planeringsprocessen under drygt femtio år tillbaka skett utifrån ett antal plandokument, upprättade för att kontrollera stadens utveckling. Studier av dessa dokument visar hur städerna fysiskt brett ut sig i landskapet samt argumenteringen kring denna tillväxt. Under 50- och 60-talen bredde städerna ut sig för att kunna erbjuda fler och bättre bostäder under devisen "välfärd åt alla". Vid bilens intåg i samhället började stadens fysiska tillväxt främst röra infrastrukturens sätt att breda ut sig på grund av de ökande anspråken på rörelsefrihet. I nutida planering ser vi en återgång till koncentrerade verksamheter och transportstrukturer till förmån för kollektivtrafik, då de miljömässiga nackdelarna med bilanvändningen uppenbarats sig. Den temporära synen på ideologiska målsättningar såsom miljö och folkhälsa går på detta sätt att urskilja ur planeringsdokumenten, likaså teknikens framsteg och förbättrade kommunikationsmöjligheter. Från att till största del ha handlat om stadsplanering på en lokal skala har planeringen med tiden förflyttat sig till en större regional skala, inte minst efter Öresundsbronns tillkomst och dess sammanlänkande effekt mellan Sverige och Danmark.

Nyckelord: stadsplanering, fysisk planering, plandokument, planeringsstrategier, urban tillväxt, stadsutbredning, Lund, Köpenhamn

Abstract

Political and economic fluctuations, and geographic conditions characterize the city's physical planning and its expression and form. For Lund and Copenhagen's behalf has planning during fifty years been based on a variety of plan documents, prepared to control the city's development. Studies of these documents show how cities physically spread in the landscape and the arguments surrounding this growth. During the 50s and 60s cities width themselves out to provide more and better housing under the slogan "prosperity for all". At the car's arrival in the community the city's physical growth mainly concerned the spread of infrastructure because of the increasing movement. In contemporary planning, we see a return to concentrated activity- and transport structures in favor of public transport, since the environmental disadvantages of car use is revealed. The temporary perception of ideological goals such as environmental and public health is in this way to discern from the planning documents, as well as technical progress and improved communication. From having focused on urban planning on a local scale, planning over time have moved to a larger regional scale, not least after the Öresund bridge origins and its interconnecting power between Sweden and Denmark.

Inledning

Bakgrund

Urban tillväxt är ett komplext fenomen som ständigt pågår omkring oss. Som blivande landskapsarkitekter kommer vi ofta behöva ta ställning till stadsplaneringsproblem rörande expansion och utveckling i konflikt med andra intressen. För att kunna komma fram till lösningar måste en grundläggande förståelse för stadsplanering finnas och en ökad kunskap om vilka möjligheter och motsättningar som finns inom stadens markanvändning. Ofta präglar också ideologiska ställningstaganden vår verklighet genom att uttrycka sig fysiskt. Stadsplanering och urban utveckling är en komplex process som inte görs rättvisa genom någon typ av förenkling eller generalisering. Dock måste försök till en kartläggning av processen göras för att överhuvudtaget uppnå någon typ av förståelse och kunskap kring fenomenet. Därför är det för vår roll som landskapsarkitekter grundläggande att förstå vilka bakomliggande faktorer som får staden att utvecklas och fysiskt breda ut sig.

Personligen är jag mycket intresserad av planeringens utveckling och har tidigare i utbildningen skrivit om Hollands markanvändning. I denna uppsats tar jag därför chansen att ytterligare fördjupa mig i ämnet och studera ett par städers fysiska planering, nämligen Lund och Köpenhamn, två städer vilka jag har en relation till.

Syfte

Mitt syfte med uppsatsen är att öka min och läsarnas förståelse för vilka faktorer som påverkar en stads fysiska planering med utgångspunkt i Lund och Köpenhamn.

Uppsatsen riktar sig till studenter som i sin utbildning berörs av detta ämne samt en intresserad allmänhet.

Frågeställningar

Hur påverkar olika faktorer stadens fysiska planering?

Hur har den fysiska planeringen av Lund respektive Köpenhamn förändrats över tid med utgångspunkt i plandokumentet?

Hur kommer ideologiska målsättningar till uttryck i den fysiska planeringen?

Metod

Mitt undersökningsarbete bygger på litteraturstudier inom sammanfattningar av de officiella planeringsdokument rörande den fysiska stadsutvecklingen i respektive stad som under 50 år upprättats för Lunds respektive Köpenhamns räkning. Jag har valt att använda mig av litteraturstudier då jag anser att denna metod är bäst lämpad att få en jämn överblick över det historiska förloppet inom den fysiska planeringen. En annan möjlig metod hade kunnat vara intervjuer, men då hade jag hänvisats till de idag verksamma planerarna i respektive stad och hade troligtvis fått övervägande information om senare års planering. Min avsikt med litteraturstudien är att kunna studera ett brett material med jämn fördelning historiskt.

Då tidsramen inte tillåtit mig att studera originalplaner och dokument har jag vänt mig till andrahandskällor som sammanställt originalmaterialet. En viss subjektivitet kan därför prägla källmaterialet på grund av författarnas

tolkningsföreträdare. Särskild vikt har lagts vid Christian Wichmann Matthiessens artikel *Examples of Plans and Planning system change* samt Bo Larssons *Relationer mellan natur och kultur i Lunds stadsplanering 1950-2000*. Uppsatsens skriftliga redovisning av plandokumentet kompletteras med schematiska bilder av stadens fysiska utbredning. Texter och bilder avser att komplettera varandra och spegla samma förlopp textmässigt och visuellt.

Avgränsning

I min studie av valda städers fysiska planeringsutveckling har jag valt att utgå från Lund och Köpenhamn. Jag har valt dessa städer för att deras förutsättningar är lika i avseendet att de båda ligger i ett liknande slättlandskap i samma del av världen med i princip samma ekonomiska och kulturella tryck. Dock skiljer de sig också åt, både i status då Köpenhamn är Danmarks huvudstad och därmed har andra förutsättningar än Lund, som är en relativt liten stad med betydande relationer till större städer i närheten, exempelvis Malmö. Även vissa landskapselement, till exempel Köpenhamns tillgång till vatten, ger de båda städerna olika förutsättningar. Jag finner det intressant att de båda städerna både liknar varandra och skiljer sig åt, och hoppas med mitt val att undersöka två städer få en större bredd och komplexare bild att basera mina frågeställningar på. Genom dess likheter och skillnader har städerna också ett visst jämförelsevärde. Störst vikt har lagts vid studiet av den enskilda staden inom dess gräns mot omgivande landskap, men också regionala perspektiv har till viss del tagits upp då de ansetts påverka utvecklingen av staden.

Jag har valt att fokusera på utvecklingen av städernas

fysiska planering under drygt femtio år, från andra världskrigets slut fram till millennieskiftet. Detta för att kunna studera tidsaspektens inverkan på stadsplaneringen. Jag har valt just denna period eftersom den ligger närmast dagens planering och därmed skapar förståelse av vår nutida planeringsprocess.

I sammanställningen av plandokumentens innehåll har jag strävat efter att avspegla en sammanfattning av de viktigaste dragen i planeringen - både fysiska och ideologiska. Jag vill betona att det är planeringen jag har undersökt och inte dess praktiska konsekvenser.

Stadens uttryck

För att kunna förstå nutidens urbana bebyggelse krävs en bakgrund till hur den uppstått historiskt. Johan Rådberg och Anders Friberg har gjort ett försök till en sådan klassificering i sin bok *Svenska Stadstyper* (1996), där de menar att stadstyper är produkter av historiska omständigheter och är en spegel av sin tid. De identifierar brytpunkter inom stadsbyggnaden då förutsättningarna förändrats och stadsbyggnaden tagit en ny riktning genom förändringar i byggnads sättet. Således menar Rådberg och Friberg att följande tre tematiserande stadsbyggnadsperioder urskiljas:

Den förindustriella epoken fram till 1800-talets mitt som präglades av en långsam och varierande tillväxt. Denna skedde inte efter någon planering, då befolkningstillväxten inte var så stor att det fanns något behov av det. De nya bebyggelseenheter var små och få. Bebyggelsestypen var små hus och smala gator (ibid.).

Den första urbaniseringsepoken som började tillta vid 1870-talet och pågick fram till andra världskriget. Denna period präglades av en stor befolkningsökning i städerna och därmed också en snabb tillväxt. Städerna bredde ut sig med små enheter, ofta tomt för tomt, som integrerades i staden. Stadsplaneringen bestod till stor del av rutnätsplaner som applicerades på staden. Vissa förstäder uppstod också, dock utanför planeringen, genom att förmögna flyttade ut ur staden och på eget initiativ samlades i villaförorter. Arbetare samlades likväl kring industrin och gav upphov till en annan typ av förstäder. Städerna kom genom den ökade tillväxten att

präglas av ett större utnyttjande av tomtmarken, och därmed märktes ett behov av en reglering inom gatubredder (18 meter) och hushöjder (max 5 våningar). De olika förorterna präglades dock av en gles bebyggelse och gröna strukturer (ibid.).

Den sena urbaniseringsepoken som tog fart i efterkrigstiden och framåt. Denna period präglades av snabb, storskalig utbyggnad i etapper. I denna stadsbyggnadsepok stod förorterna för den främsta stadstillväxten, och dessa planerades kommunalt. Ofta resulterade de i homogena bebyggelseområden bestående av villor, radhus eller höga lamellhus (ibid.).

För denna uppsats räkning är det den sena urbaniserings epoken och dess stadsplanering som tas upp, präglad av en stor befolkningstillväxt och efterkrigstidens välfärdsökning.

Köpenhamn

Fingerplanen 1947

Köpenhamns första och kanske också mest berömda planeringsstrategi för urban utveckling är Fingerplanen, som formulerades 1947 inspirerad av brittisk stadsplanering. Denna plan spelade en betydande roll för Köpenhamns utveckling, och är fortfarande den mest återkommande principen inom Köpenhamns planering. (Matthiessen, 1999).



*Köpenhamns utbredning
enligt Fingerplanen 1947.*

Fingerplanen gick ut på att reglera Köpenhamns urbana utveckling längs med "fem fingrar" som skulle placeras väster om det dåvarande Köpenhamn riktade mot andra städer i Danmark; Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød och

Helsingør. Fingrarna skulle byggas upp av infrastruktur i form av järnvägar för att underlätta tillgängligheten till områdena utanför centrala Köpenhamn. Längs med detta infrastrukturelle skelett skulle en rad förorter placeras, innehållande bostäder och närservice runt järnvägsstationerna medan det gamla centrala Köpenhamn främst skulle hysa arbetsplatser. Mellan de urbana fingrarna skulle det bibehållas gröna områden för rekreation och som inte på några villkor fick bebyggas.

Med denna utveckling skulle Köpenhamn kunna liknas vid en hand, där handflatan representerades av Köpenhamns centrum, och fingrarna utgjordes av förorter (Matthiessen, 1999). Fingerplanen gällde för ett 15-årsperspektiv, med förutsättningarna att Köpenhamns befolkning föutsågs öka från dåvarande 1.1 miljoner invånare 1947 till 1.3 miljoner invånare 1963, och att ekonomin under denna tid beräknades vara oförändrad.

Dock blev verkligheten annorlunda. Efterkrigstidens stora ekonomiska tillväxt ledde till en stor befolkningsökning samtidigt som kärnfamiljen krympte, utan att för den skull kräva mindre plats. Anspråken på yta per person ökade, samtidigt som fler flyttade in till staden från landsbygden. År 1960 hade Köpenhamns befolkning ökat till 1.5 miljoner invånare. Dessutom blev den strikta uppdelningen av verksamheter mindre tillämpad, och affärscentrum och kontor etablerade sig i fingrarna likaväl som att industrier och belyggelse tilläts i de gröna zonerna mellan fingrarna. (Matthiessen, 1999). Behovet av en ny strategi var ofrånkomligt.

Principskitsen 1960

På grund av den stora befolkningsströmningen till Köpenhamn blev man tvungen att nödplanera för nya stora förstadsområden utanför huvudstaden med uppgift att lätta trycket på de centrala områdena. Dessa områden planerades att förläggas väster och söder om Köpenhamn, i riktning mot Roskilde och Køge, för att på så sätt koncentrera den urbana utvecklingen och kunna hålla norra Själland öppet och grönt för rekreationella syften (Svensson & Bisgaard, 1981).



*Köpenhamns utbredning
enligt Principskitsen 1960.*

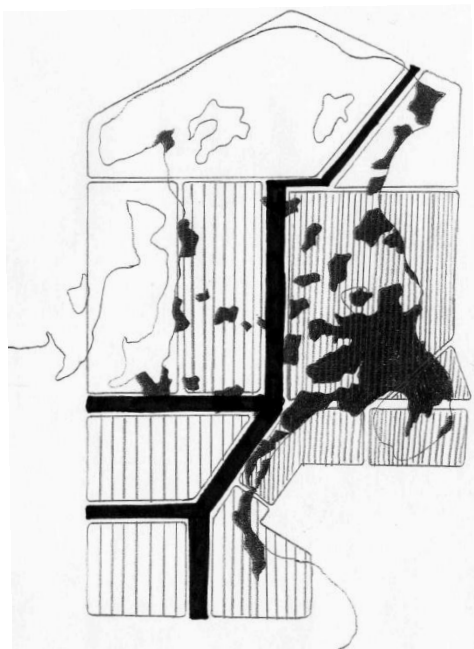
De nya områdena skulle förbindas direkt till city genom ett större motorvägsnät samt järnvägar, eftersom enbart kollektivtrafik inte längre var aktuellt då välfärdsökningen

lett till att bilen fått stor genomslagskraft. I planen ingick också att större stadsdelscentrum skulle byggas i Høje-Taastrup och Lyngby för att fungera som självförsörjande stadsdelar (Hovedstadskommissionen, 1996). Planen som fick namnet Principskitsen var på många sätt en vidareutveckling av Fingerplanen genom att de nya områdena byggdes upp av två av de gamla fingrarna. Principskitsen beräknades hålla för en miljon invånare och innehöll också stora satsningar på att förnya befintliga stadsmiljöer. (Matthiessen, 1999). Principskitsen följde inte de nationella planeringsstrategierna, men godtogs och utvecklades ändå planeringsmässigt (Svensson & Bisgaard, 1981). Principskitsen fick dock ett blandat mottagande på grund av den föreslagna placeringen av den urbana koncentrationen och regeringen beslutade därför att en nationell granskning av planen var nödvändig. Ur denna granskning följde en revidering av Principskitsen som innebar att endast ett finger, det södra, skulle hysa den urbana utvecklingen. Därmed planerades Høje-Taastrup bli den nya stadsdel som Köpenhamn behövde för att avlasta centrum (Hovedstadskommissionen, 1996).

Strukturplan 1972

Liksom i fallet med Fingerplanen visade sig Principskitsen ändå vara otillräcklig som verktyg för att få Köpenhamnsregionen att fungera planeringsmässigt. Under 1960-talet fortsatte välfärden och därmed även befolkningen att öka och de tilltänkta expansionsområdena fylldes snabbt. I slutet av decenniet visade sig behovet av en mer översiktlig plan för huvudstadsregionen som helhet för att kunna planera mer

långsiktigt. Som en första ansats upprättades således en strukturplan, som skulle fungera som verktyg för markplaneringen i huvudstadsområdet baserad på de givna förutsättningarna. I strukturplanen formulerades de regionala och strategiska överväganden som var gällande i alla Köpenhamns områden. Regionen delades upp i befintlig stad, möjliga expansionsområden samt områden för rekreation och rural miljö. (Svensson & Bisgaard, 1981). Strukturplanen var mycket schematisk till sin karaktär och tog omfattande och stränga grepp på sin omgivning. (Hovedstadskommissionen, 1996).



Köpenhamns strukturplan 1972.

Tätt raster utgör Fingerplansområdet, gles raster utgör urbana tillväxtzoner och inramade ytor utgör rekreationsområden.

Regionalplan 1973

Den översiktliga strukturplanen behövde snabbt följas upp av en mer detaljerad och realitetsförankrad plan, anpassad både övergripande för regionen men också för de olika enskilda delarnas utveckling. Denna gång skedde upprättandet av en sådan plan – Regionalplanen – på politiskt förankrat initiativ. Det beslutades att enbart en plan inte var nog



*Regionalplan 1973.
Ringarna visar urbana tillväxtområden.*

förutseende, utan genomförandet skulle också planeras genom att en regional ledning för Köpenhamn tillsattes. Denna ledning kom att kallas Hovedstadsrådet och tillsattes 1974 (Matthiessen, 1999). Rådet hade i planeringsarbetet rätt att bortse från de nationella planeringsideal som

regeringen utsett för Danmark som helhet och som ansetts svåra att tillämpa på just Köpenhamn, och hade därmed fria händer att skapa en egen strategi för regionen genom arbetet med Regionalplanen. (Hovedstadskommissionen, 1996). Regionalplanen upprättades med övergripande mål att reglera bebyggelsearter i de olika områdena samt ange en tidsplanering för de olika utbyggnadsområdena. Dessutom skulle Regionalplanen på en mer detaljerad skala innehålla riktlinjer för stadsförnyelse, trafik- och infrastrukturutveckling, vattenhantering och kommunal service och rekreation (Hovedstadskommissionen, 1996). Regionalplanen upprättades med stor tyngdpunkt på en infrastrukturstomme bestående av både kollektiv- och privattrafik. Denna gång planerades systemet inte enbart för kollektivtrafik utan också för bilen och dess rörelsemönster, eftersom användningen av denna fortfarande ökade. (Svensson & Bisgaard, 1991). Av Hovedstadsrådets tillgängliga budget för Regionalplanen gick 97% av pengarna åt till trafikplanering. År 1974 lades ett förslag om en särskild infrastrukturzon halvvägs ut i fingrarna, där trafiknätet kunde ha sin koncentration och noder uppstå där infrastrukturen och de urbana områdena möttes. I dessa noder förutsågs ökad urbanisering naturligt ske på grund av förutsättningarna (Matthiessen, 1999).

Till skillnad från Principskitsen skapades Regionalplanen med visionen om att urban expansion inte enbart skulle ske söderut, utan sträcka sig jämnt utåt i alla riktningar för att öka tillväxtkapaciteten. I tillväxtzonerna skulle i sin tur så kallade A-zoner placeras ut, en typ av markreservation som garanterade att mark avsattes för rekreationella eller liknande syften (Svensson & Bisgaard, 1991).

Vid utbyggnad skulle fingrarna långsamt kunna sträcka sig mot andra städer och skapa ett urbant nätverk. Regionalplanen skiljde sig från de tidigare planerna på det sätt att planeringen parallellt löpte mellan den stora och den lilla skalan. De övergripande strukturerna och huvudlinjerna följdes åt i mindre skala genom att de separata kommunerna i regionen fick i uppdrag att utforma en lokal plan för sitt område utifrån de givna förutsättningarna i Regionalplanen. Hovedstadsrådet hade å sin sida rätt att kräva av kommunerna att deras planer följde Regionalplanen, annars kunde rådet besluta att själv göra upp en plan för kommunen som bättre passade med Regionalplanens övergripande syften (Hovedstadskommissionen, 1996).

Ett nytt steg i planeringen togs också med Regionalplanen då man för första gången försökte planera en utjämning av de ekonomiska skillnaderna. Köpenhamn hade under en lång tid varit landets rikaste region eftersom befolkningen var mer koncentrerad där. Som ett försök att utjämna de ekonomiska förutsättningarna för de urbana såsom de rurala områdena beslutades det att Köpenhamnsregionen skulle ge de mindre bemedlade regionerna av sitt överflöd så att det hela tiden fanns en jämlikhet i ekonomin. På detta sätt hoppades man kunna begränsa in- och utflyttningen till städerna och ha befolkningen i balans (Matthiessen, 1999).

Hovedstadsrådets första Regionalplan trädde i kraft 1975 och beräknades hålla fram till 1992 (Svensson & Bisgaard, 1991). Under 1980-talet ökade dock befolknings- tillväxten ytterligare samtidigt som tillgången på expansionsbar mark minskade drastiskt och behovet av en striktare

reglering av markarealer blev nödvändig. Hovedstadsrådet upprättade en ny plan, Regionalplan 1989, som bland annat innebar reglering av tillväxten genom förtätning och strängare markanvändningsprinciper. Nyfödda tankar kring miljöpåverkan gavs också utrymme i form av reglering av expansionen i det öppna naturlandskapet samt en formulering av en trafikpolitik. Regionplan 1989 blev den sista plan som Hovedstadsrådet upprättade. (Hovedstadskommissionen, 1996).

Ørestadsplan 1992

Fram till 1989 hade Köpenhamns planeringsstrategier präglats av målet att bygga upp välfärdsstaten Danmark främst med fokus på stadens invånare och dess levnadsvillkor i Storköpenhamn (Matthiessen, 1999). I och med beslutet att bygga Öresundsbron 1991 ändrades plötsligt förutsättningarna för Köpenhamns framtida planering. Denna bro innebar att helt nya samarbeten över nationsgränser inleddes – i en omfattning som aldrig tidigare beprövats. Man började därför fokusera planeringsarbetet med tanke på att marknadsföra Danmark och Köpenhamn i Europa, och planeringen omfattade inte längre enbart Köpenhamn lokalt utan en större region över nationsgränser (Hovedstadskommissionen, 1996). Huvudtemat för planeringen var att ge sig in i konkurrensen och göra Köpenhamn så attraktivt att den lyckades mäta sig med övriga städer i Europa (Matthiessen, 1999). Man uttryckte i Ørestadsplanen att Köpenhamn var den enda staden i Danmark som var redo att mäta sig internationellt, detta på grund av dess kulturella dragningskraft och välutvecklade storstadsfunktioner

(Mehlbye et. al., 1992). I den nya Ørestadsplanen 1992 uttrycktes den nationella målsättningen att göra Danmark till Europas renaste land, något som också gällde för Köpenhamns kommande planering. Grunden för detta motiv var turismen, som med de nya globala planeringstankarna fick en högt uppsatt roll i Köpenhamns framtida prioriteringar.



*Ørestadsplanen 1992.
Storköpenhamns utbredning
(grått) och infrastruktur-
stråken (svart).*

Målet skulle uppnås genom att satsa på hållbara och miljövänliga lösningar i fråga om transport, energiförsörjning och avfallshantering. För att Köpenhamn skulle upplevas som rent krävdes att luften och vattnet inte var förorenat, och detta ställde i sin tur krav på energiframställningen, industrin och utvecklingen av mer hållbara transportmedel. Detta

skulle utföras genom satsningar på tidseffektiva infrastruktursystem för både kollektiva och individuella transporter, samt en stor satsning på vattentransporter. Som ett första steg i denna riktning lades planer fram för en omfattande utveckling av Köpenhamns hamn för en ökad båttrafik med både personer och gods (Mehlbye et. al., 1992).

Med den nya planerade länken över Öresund skapades förutsättningar för koncentrerade rörelsemönster genom Danmark. I Ørestadsplanen antogs detta mönster bli en naturlig stomme för bebyggelseexpansion och infrastruktur-satsningar. Det mest självklara området för i princip omedelbar expansion var det öppna området mellan Köpenhamns stad - Kastrup - Öresundsbron. Här planerades för en helt ny stadsdel, Ørestad, som skulle sammanlänka Köpenhamn med Sverige (Matthiessen, 1999). Ørestad skulle förläggas längs med järnvägen från Öresundsbron till Köpenhamn och skulle därför fungera som en portal till den danska huvudstaden. Därmed hade den krav på sig att vara spektakulär och man planerade stadsdelen med noggrannhet utifrån ett internationellt perspektiv. Marken skulle användas både för etableringen av marknadstarka företag och nytänkande bostadsområden. Arkitekturen skulle spegla den globala kopplingen och lät därför delvis ritas av utländska arkitekter. Den redan etablerade infrastrukturen - järnvägen och den åtföljande motorvägen - planerades kompletteras med ett pendeltågsnät. Dessa planer för pendeltåg gällde för hela Köpenhamns räkning som en del i satsningen på tids-effektiva kollektiva färdmedel (Matthiessen, 1999).

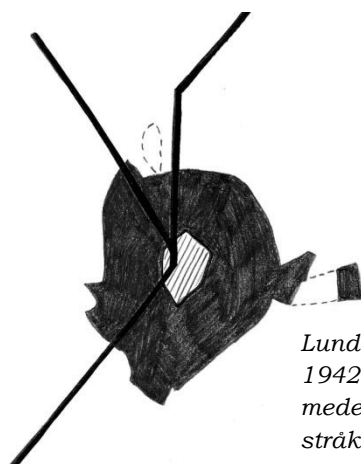
I Ørestadsplanen uttrycktes en positiv attityd inför det internationella samarbetet mellan Danmark och Sverige. I

och med en mer översiktlig och storskalig planering för Köpenhamn, öppnades fler möjligheter för alternativa strategier för Köpenhamns utveckling. Det internationella samarbetet förutsågs inbringa stor ekonomisk tillväxt och en bra grund för etablering, till exempel genom en forsknings- och universitetsaxel som skulle löpa mellan Roskilde – Köpenhamn – Lund (Mehlbye et. al., 1992). Ørestadsplanen var i jämförelse med tidigare planer mycket mer omfattande i sin karaktär. Tanken var att den skulle fungera som en stomme och mer lokala och regionala planer med tiden skulle komplettera den. Tidigare tankar om planers bäst-före-datum förkastades och istället såg man planarbetet som en etappvis uppgift. De visionära tankar som formulerades i Ørestadsplanen förutsågs vara aktuella under en låg tid framöver, även om de lokala förutsättningarna naturligtvis skulle komma att ändras med tiden (Matthiessen, 1999).

Lund

Generalplanen 1942

Staden Lunds första generalplan utarbetades under ett pågående världskrig. Vid krigets slut ändrades många förutsättningar för planens genomförande, men den spelade ändå en stor roll för struktureringen av Lunds verksamheter och markanvändning. Lund ansågs redan under krigsåren ha mycket goda förutsättningar som industristad och handelscentrum utifrån sin placering i det bördiga jordbrukslandskapet samt tillgången till järnvägen. Dessutom var Lund



Lunds utbredning enligt generalplanen 1942. Det rasterade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är järnvägen.

sedan länge väletablerat som kulturellt centrum och universitetsstad (Larsson, 2003). I planeringen av Lund 1942 var man noga med att bostadsbyggandet skulle stå i relation till utbyggnaden av industrin där arbetsplatserna fanns. Det var också prioriterat att bostäder och arbetsplatser låg i närhet till varandra och inte segregades. Detta för att transport-

sträckorna i invånarnas vardagsliv skulle vara så korta som möjligt. Bostadsutbyggnaden skulle i första hand ske med hyreslägenheter, men man antog att efterfrågan på enfamiljs- hus skulle öka snarast (Tägil, 1997). Radhus och fyrfamiljs- hus ansågs som den bästa bostadstypen, eftersom särskilt radhus kunde inpassas både i centrum och i mer perifera områden. I planen fanns önskemål om att byggnaderna inte fick överstiga två våningar, eftersom det var viktigt att Lunds stadskärna hade en mänsklig skala och kröntes av endast en hög byggnad – Domkyrkan. Dessutom värnade man mycket om den kulturella prägeln som byggnationen i Lund hade och man krävde att nya byggnader skulle anpassa sig till de äldre (Larsson, 2003). Det ansågs omöjligt att upprätta en tidsplan för utbyggnaden men väl en ordning. Utbyggnaden skulle ske i etapper med ett område i taget. Det största planeringsproblemet generalplanen 1942 upplevde var bristen på tillgänglig mark. Marken runt Lund ägdes till stor del av kronan, kyrkan och Universitetet, och det upplevdes svårt att utnyttja denna mark på ett rationellt sätt. På grund av denna brist och eftersom järnvägen löpte rakt genom stadens centrum blev både bostäder och industriområden förlagda nära stadskärnan (Tägil, 1997). Dock såg man möjlighet till en begränsad expansion runt staden i de flesta riktningar, på bekostnad av den bördiga jordbruksmarken. Tre större industriområden planerades i stadens nordvästra och södra delar. Man förutspådde att lasarettet och universitetet skulle komma att expandera mot nordost (Larsson, 2003).

Trafikfrågan upptog en stor del av generalplanen 1942. Bortsett från ett huvudstråk genom centrum planerades trafiken ledas i ringvägar utanför innerstaden kompletterat

av en motorväg i nord-sydlig riktning förlagd i öster. Att biltrafiken skulle hållas utanför centrum grundade sig i tanken att centrumgatorna var av smal gågatekaraktär och inte borde breddas utan reserveras för endast fotgängare. Busslinjer planerades in noggrannt – bostäder och busslinjer skulle anpassas till varandra så att det aldrig var längre än 300 meter från hemmet till en busshållplats (Larsson, 2003).

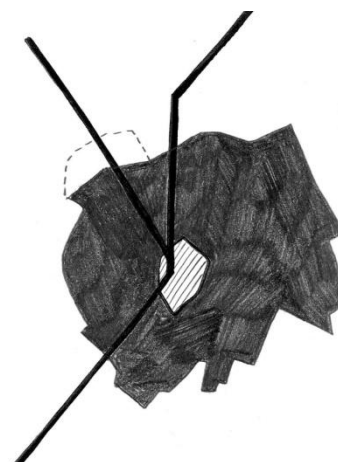
Inte heller grönstrukturen glömdes bort i planeringen. Resonemanget var att främja bostadsbyggande nära den befintliga stadsparken och botaniska trädgården så att stadsborna kunde njuta av naturen på samma sätt som landsbygdsborna. I de nya bostadsområdena planerades vardera två grönområden in för daglig rekreation, och alla förbands till varandra genom ett större cykelstråk i en ring. Detta var avsett för rekreativ cykling, några cykelstråk genom eller in till staden fanns inte med i planeringen. Man påpekade också behovet av större natur- eller grönområden, men man ansåg att detta var en regional fråga och inte endast upp till staden Lund att planera (Larsson, 2003).

Generalplanen 1942 väntades gälla för 40 år framåt. År 1940 hade Lund en befolkning på 28.000 invånare och man beräknade att befolkningen skulle uppgå till 48.000 invånare år 1980, en siffra som ansågs tilltagen i överkant. Dock växte Lund redan på 50-talet ur generalplanen 1942, mycket därför att befolkningen ökade mycket snabbare än väntat, men också för att bilismen ökade och ändrade förutsättningarna markant (Larsson, 2003).

Generalplanen 1962

Även om generalplan 1942 förlorade sin giltighet tidigt såg

man fortfarande potential i dess grundläggande tankar. Vid upprättandet av en ny plan använde man sig därför av den gamla som grund. De största förändringarna sedan 1942 rörde rörelsemönstret, som med bilismens uppgång ändrats



Lunds utbredning enligt generalplanen 1962. Det rasterade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är järnvägen.

markant. Dessutom stod det 1960 klart att en mycket stor befolkningsökning i Lund var att vänta eftersom de barnrika årskullarna från krigsåren nu var på väg att bli vuxna, samt att den övergripande nationella urbaniseringen även berörde Lund (Tägil, 1997). Ett beslut hade också tagits angående etableringen av Lunds Tekniska Högskola, ett komplement till universitetet som krävde utrymme. Dessutom antog man att både lasarettet och universitetet skulle expandera den kommande tiden. Man beräknade att Lunds befolkning år 1980 skulle uppgå till 48.000 invånare, studenter inkluderat. Ett stort behov av bostäder var alltså nödvändigt (Larsson, 2003). Man ansåg att den mest lämpliga bostadsformen för att tillgodose den stora befolkningsökningen var flerfamiljs-

hus. Dessa skulle placeras utanför innerstaden för att kunna ha fler våningar utan att inskränka på innerstadens kulturhistoriska prägel. Lägenhetsstandarden med tekniska faciliteter avgjorde helt storleken på bostäderna. Man såg också att efterfrågan på enfamiljshus skulle öka med tiden och planlade därför reservområden för framtida bebyggelse med enfamiljshus, dock var flerfamiljshusen av högsta prioritet för att klara av befolkningsökningen (Tägil, 1997). I innerstaden hade man under en tid sett en trend att bostadsbeståndet konstant minskade – detta för att det revs mer än vad det byggdes nytt, men också för att bostäderna i centrum togs i anspråk av handeln. Man såg ett behov av att även citynäringen fick tillgång till fler och mer ändamålsenliga lokaler även utanför centrum. Även det demografiska mönstret kunde utläsas som att fler människor flyttade från innerstaden och ut till ytterområdena, mycket för att boendestandarden ofta var bättre här. Dessutom såg man att varje person konstant krävde mer yta (Larsson, 2003). Man såg en fara i att innerstaden blev invånarfattig och föreslog som lösning att det skulle byggas 100 nya lägenheter per år i stadskärnan. Det fanns inga utförligare riktlinjer för denna bebyggelse men det ansågs möjligt att förtäta eftersom ytor frigjorts efter en omfattande rivning av gamla byggnader (Larsson, 2003).

Trafiken som med bilismens uppgång börjat ställa alltmer krav på tillgänglighet planerade man med utgångspunkt i generalplan 1942 skulle koncentreras i tre koncentrisk ringvägar utanför stadskärnan. Undantaget var den innersta ringen, som i viss mån fick skära igenom bebyggelsen. Längs med denna inre ringväg skulle ett stort antal

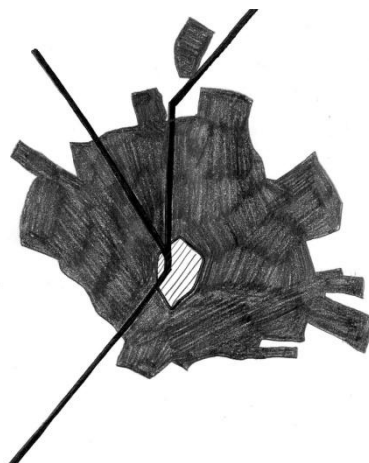
parkeringar anläggas, på bekostnad av grönstruktur, för att stadskärnan skulle kunna fortsätta hållas bilfri. På grund av denna inskränkning i grönstrukturen såg man ett behov av att kompensera de förlorade grönytorna. Det var svårare att anlägga nya oaser i en starkt förtätad stad än i de nya bostadsområdena, men för innerstadens del hade man som förslag att publika områden som universitetet och lasarettet skulle hållas luftiga och gröna för att kunna utnyttjas rekreativt. Därför var det viktigt att dessa områden inte förtätades och man planlade därför ett ytterligare expansionsområde för dessa ändamål åt nordost. Ett större sammanhängande grönstråk ansågs eftersträvasvärt, och detta föreslogs anläggas från stadsparken i centrum via idrottsplatser ner mot Höjeå (Larsson, 2003).

Generalplan 1962 kan på många sätt ses som en akutplan för en stundande befolkningstillväxt. Mycket utrymme lämnades för bostadsbyggandet och mindre åt kulturhistoriska värden och bevarandaspekter. På grund av bristande regional översiktlig planering ansåg man det dessutom svårt att göra upp omfattande strategier för ytorna kring staden (Larsson, 2003).

Generalplan 1969

I slutet av 60-talet började man för första gången tänka på Lund som en del i en större region, Lund-Malmö-regionen. Med dessa tankar kom också en medvetenhet kring stadsplaneringen och dess inverkan på regionen som helhet. Utbyggnad av regionala verksamheter såsom lasarettet och universitetet förstod man skulle få en regional reaktion och man försökte förutspå denna reaktion på näringslivet

(Larsson, 2003). Stadsplaneringen skulle präglas av ett sammanhängande organiskt mönster och det ansågs viktigt



Lunds utbredning enligt generalplanen 1969. Det rastrerade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är järnvägen.

hur stadens arkitektoniska avgränsning mot den omgivande landsbygden gestaltades. Det önskades att staden skulle ha en klar och skarp gräns mot omgivningen, och det betonades speciellt att tätorterna i sydvästra Skåne inte fick växa samman utan att grönområden skulle skilja orterna åt (Larsson, 2003). Enligt en prognos från 1968 beräknades folkmängden i Lund-Malmö-regionen öka från 370.000 invånare år 1965 till 516.000 invånare år 1980. Dessutom räknade man med att bostadsytan per person skulle öka med 50% fram till år 2000. Detta gav argument för fortsatt expansion av bostads- och industriområden (Larsson, 2003). Vid planeringen av nya bostadsområden strävade man efter att skapa stora och samlade bebyggelseområden i avgränsade och självförsörjande stadsdelar. Man försökte också dimensionera stadsdelarna befolkningsmässigt så att de gav underlag för

skolor och service. Nya krav kring funktionshinderanpassning och en strävan efter en blandad befolkning präglade också planeringen (Tägil, 1997). Nio nya stadsområden kom att planläggas i generalplan 1969, varav tre var helt nya områden och resterande antal en utbyggnad av redan planlagda stadsdelar. Dessa områden beräknades rymma 66.000 – 71.000 invånare i 27.000 – 29.000 nybyggda lägenheter. Utformningen av de nya områdena utgjordes av stora bebyggelseenklaver kring inre parkområden, omgivna av yttre matarleder. I utbyggnaden koncentrerade man yttre effektiv bebyggelse närmare stadskärnan och yttre krävande bebyggelse mer perifert (Larsson, 2003). Man strävade efter att samla olika byggnadstyper i olika områden, enligt tanken på stadens sammanhängande mönster (Tägil, 1997). Man konstaterade utan vidare problematisering att de flesta verksamheter skulle komma att kräva mer plats, särskilt trafiken eftersom den hade större krav på trafiksäkerhet än tidigare (Larsson, 2003). Stor vikt lades vid att planera för avvägningen mellan kollektiv och individuell trafik, och eftersom man såg störst expansionsmöjligheter i nordväst och nordost planerade man för att ett regionalt kollektivt transportsystem skulle anslutas i denna del av staden. Denna trafik skulle sträcka sig från Malmö via Lund, lasarettet, universitetet och slutligen ledas vidare mot Kävlinge och Eslöv. Den övergripande trafiken planerades fortfarande för bilen, men kraven på en bilfri innerstad kvarstod. Dock speglar planen en rädsla för att Lund genom detta ställningstagande skulle anses mindre attraktivt i takt med att bilanvändningen ökade (Larsson, 2003).

På grund av brist på lokaler visade sig även ett behov

av att flytta centrumverksamheter från stadskärnan. Man ansåg att samlade enheter var bättre än utspridda delar och satsade därför på att etablera nya centran i de olika stadsdelarna i samråd med tankarna på stadsdelarnas självförsörjningsprincip (Tägil, 1997). I planen kan även utläsas att samlade stormarknader längs infrastrukturnätet sågs som ett framtida alternativ, eftersom underlaget för detta grepp ännu inte ansågs tillräckligt stort (Larsson, 2003).

I generalplan 1969 behandlas grönområden mer ingående än i tidigare planer och till stor del i ett sociologiskt perspektiv. Man ser grönstråken som samlande element i kontrast till trafikledernas avskiljande effekt, och erkänner deras betydelse för rekreation. Ekologiska aspekter nämns ännu inte. De olika grönstråken klassas i sex olika kategorier beroende på användningen och inkluderar alla områden i staden präglade av vegetation, det vill säga allt från gröna "restytor" till sportanläggningar. Man ser ett stort behov av ett större sammanhängande grönstråk men utreder inte vidare dess eventuella placering i landskapet (Larsson, 2003). Nya grönområden planeras främst in som parkliknande områden i de olika stadsdelarna, men man lägger också stor vikt vid tillgången på lek- och idrottsytor (Tägil, 1997).

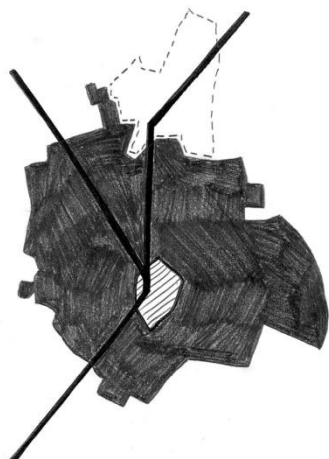
Generalplan 1969 förutspådde en fortsatt stor befolkningsökning och ytterligare urbanisering. Dock visade verkligheten att befolkningsmängden på 70-talet ökade mycket långsammare än tidigare, mycket därför att decenniet präglades av en stor utflytt till mindre samhällen. Den förutspådda utbyggnaden blev därför inte lika omfattande som de var tänkt, och resulterade istället i "restytor" (Larsson, 2003).

Generalplan 1982

1982 lanserades nästa generalplan för Lund. Denna byggde mycket på lärdomarna från förra planen där alldeles för stora ytor avsatts för expansion på grund av bristande försyner om framtidens befolkningstillväxt. Under de nio år som passerat sedan förra planen hade också en större medvetenhet kring markutnyttjande vuxit fram (Larsson, 2003). Bland annat sågs konflikten mellan tätortsexpansionen och jordbruksmarken som viktig. I generalplanen 1982 förespråkade man bättre planering, och krävde att en god argumentering var ett måste för att få ta ytor i anspråk. En annan grundläggande förutsättning för planen var en ändrad trafikpolitik som innebar ytterligare reduktion av trafiken i stadskärnan (Larsson, 2003).

I planen urskiljs fem tendenser som man ansåg skulle komma att påverka stadsplaneringen. De flesta berörde faktumet om den stundande finanskrisen som man förutspådde skulle förändra befolkningens konsumtion och och därmed efterfrågan på verksamhetslokaler. Ökade boendekostnader väntades på grund av minskad subventionering och torde leda till att fler människor bosatte sig i varje lägenhet vilket gjorde att bostadsytan per person minskar. De ökade drivmedelskostnaderna förutspåddes påverka invånarnas boendepreferenser – centrala lägen skulle vara att föredra framför en stor boendeyta (Larsson, 2003). Alltså väntades demografin resultera i en större inflytt till stadskärnan. Behovet av ny exploatering därför förutsågs minska i takt med att befolkningstätheten ökade. Istället för att avsätta områden för exploatering valde man därför att satsa på befintliga områden genom att garantera att de bostäder som

fanns uppfyllde kraven på standard, funktion och trafik-säkerhet (Tägil, 1997). I förlängningen ville man satsa på förtätning även utanför stadskärnan för att inrymma fler bostäder och arbetsplatser men utnyttja befintlig service och skapa ett bättre underlag för handeln (Larsson, 2003).



Lunds utbredning enligt generalplanen 1982. Det rasterade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är järnvägen.

Det ansågs viktigt att erbjuda ett välfungerande kollektivtrafiksystem baserat på järnvägen och busslänkar för att i den mån det var möjligt erbjuda ett alternativ till bilen. Tre nya stationer längs järnvägen föreslås för att kunna försörja stadsdelarna effektivt. Ett sammanhängande gång- och cykelstråk för att inbördes förbinda stadsdelarna med varandra, men också med rekreationsområden och orter utanför staden, var av hög prioritet (Larsson, 2003). Detta skulle baseras på det redan etablerade stråket från planen 1969, men omformas i viss mån för att följa grönstrukturen och göra genare sträckor. Trafiken planerades till en yttre och en inre ringväg med gatuslingor in mot centrum, för-

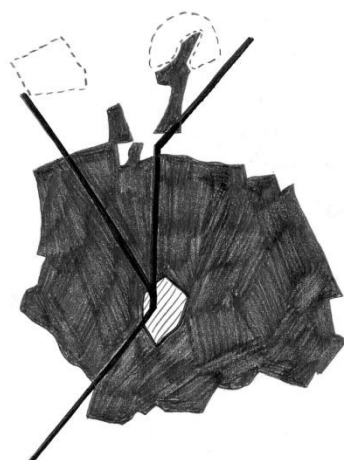
sedda med parkeringar. Att stadskärnan och bostadsenklaverna hölls bilfria ansågs viktigt. Vid en eventuell utbyggnad föreslogs expansionen koncentreras till västra och norra Lund (Larsson, 2003). Man sökte bygga ut befintliga stadsdelar och endast ett nytt område, Värpinge, föreslogs för exploatering (Tägil, 1997). Man menade att då exploatering var nödvändig skulle denna ske som förtätning och annars på den jordbruksmark som ansågs minst attraktiv för produktion. Vidare planerade man för en fortsatt expansion av LTH och i dess förlängning en forskarby (Ideon). För att tillgodose behovet av grönområden föreslås en skogsplantering öster om Lund tänkt att tjäna som större rekreationsområde (Larsson, 2003). Lek- och rekreationsområden samt koloni- och odlingslotter skulle finnas i varje stadsdel för att bidra till grönytan. Tidigare tankar på att förena produktion och rekreation på jordbruksmarken var fortfarande aktuella, men jordbruksmarken ansågs i dagsläget ha lågt rekreationsvärde och vara svårtillgängligt. Ett förslag på hur rekreationsvärdet skulle kunna ökas var att träd- och buskridåer skulle appliceras i jordbrukslandskapet (Larsson, 2003).

Generalplan 1982 avspeglar väl dess tid med energi- och finanskris, sociala problem och minskat bostadsbyggande. Planen andas besparingar, bättre hushållning med redan befintliga resurser och planering i förhållande till energiflöden. De nya verksamheter som planeras binds till redan etablerad service för att minska ett led i exploateringen (Larsson, 2003).

Översiktsplan 1990

Översiktsplanen 1990 var den första planen som upprättades utifrån regelverk, den nyantagna Plan- och Bygglagen (PBL)

och Naturresurslagen (NRL). Översiktsplanen i sig var inte rättsligt bindande, men strävade efter att ur ett större perspektiv strukturera upp markdispositionen och utvecklingen av Lund på ett hållbart sätt (Larsson, 2003). Man tog därför



Lunds utbredning enligt översiktsplanen 1990. Det rastrerade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är järnvägen.

utgångspunkt i ett större perspektiv och diskuterade hur den hittillsvarande "årsringslika" expansionen av Lund kunde frångås och istället satsa på en alternativ planeringsstrategi. Dessa tankar utgick mycket från den ökade medvetenheten kring natur- och landskapsvärden, samt konflikten mellan jordbruksmarken och tätortsutbyggnaden. De olika bevarandebestånden inom natur och kultur som på senare tid fått en hög prioritet gjorde att Lunds utveckling hade andra förutsättningar än tidigare (Larsson, 2003).

Befolkningsökningen beräknades vara konstant, och att tätortsutbyggnad var ofrånkomlig var man överens om. Planeringen började därför ske i en större skala, och de

närliggande byarna kring Lund fick en central plats i utvecklingen (Tägil, 1997). Istället för att fortsätta bygga på staden Lund koncentriskt började man planera för de omkringliggande byarna och tätorternas tillväxt. De mindre orterna skulle företrädesvis inrymma bostäder medan Lund kunde erbjuda industri- och verksamhetsområden. Genom att på ett effektivt sätt sammanlänka dessa orter med Lund så att de kunde ta del av stadens arbetsmöjligheter, service och verksamheter hoppades man på ett hållbart alternativ till fler förorter (Larsson, 2003). De orter som blev aktuella för utbyggnad var Södra Sandby, Genarp, Veberöd, Dalby och Stångby. Några specifika riktlinjer för gestaltningen av utbyggnaden satte man inte upp, utan intresset låg på hur förbindelserna mellan orterna skulle ske samt relationen mellan tätorterna och det omkringliggande landskapet. Just denna diskussion kring hur det öppna landskapet skulle bevaras vid tätortsutbyggnad gavs stort utrymme i planen. Man ansåg att landskapets identitet i regionen utgjordes av jordbruksproduktionen och öppenheten, vilket därför var tvunget att tas noggrann hänsyn till vid tätortsexpansion (Larsson, 2003). Man betonade att alla tätorter konsekvent skulle avskiljas från varandra genom att i gränsområdena lämna det öppna landskapet orört, så att byggnationen framstod som öar i landskapshavet. På så sätt förhindrade man också att de mindre orternas identitet gick förlorad. Dock ansåg man att det största hotet mot denna lösning var vägarna, som genom sin ringledskaraktär konsekvent drogs utanför staden och krävde alltmer plats. Genom att dessa var ett konstant märkbart ingrepp i det öppna landskapet genom belysning och buller ansågs det viktigt att hitta alternativa

kommunikationssätt (Larsson, 2003). Man såg att spår-bunden trafik var att föredra eftersom järnvägen redan var etablerad i området och nya järnvägssträckningar föreslogs mellan omkringliggande orter och staden Lund. Den mest visionära av dessa sträckningar rörde sig om en snabbspår-bana mellan Lund C – universitetet och sjukhuset – LTH – Ideon – Hardeberga. Mellan Ideon och Hardeberga föreslogs ett antal helt nya stationssamhällen byggas, med en diameter på en kilometer och sammanlänkade med hjälp av järnvägen. De övriga samhällena behandlades på en mer traditionell nivå, orterna skulle expandera koncentriskt men strikt avhållas från att växa samman med Lund (Larsson, 2003). Genom att avlasta Lund på expansion genom de mindre omliggande orterna minskade behovet av utbyggnads-områden i Lund, även om det inte var helt obefintligt (Tägil, 1997). Lämpligast var att Lund expanderade norrut, eftersom det där endast fanns ett samhälle, Stångby. I detta område kunde man tänka sig göra ett undantag från planen och låta Stångby växa samman med Lund längs järnvägen för att bilda en ny förort, ”Stångbystaden” (Larsson, 2003).

Tillgången på större sammanhängande grönområden saknades, delvis på grund av bristande naturliga förutsättningar. Dessutom ansågs det kritiskt att omvandla jordbruksmark till rekreationsområden. Den bästa lösning man kunde erbjuda var planer på att kombinera rekreation och produktion i en jordbruksmiljö. Närmare exempel på hur detta skulle gestaltas togs däremot inte upp i planen (Larsson, 2003).

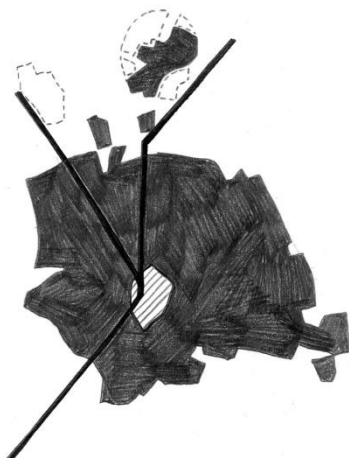
År 1992 reviderades översiktsplanen på grund av en reducerad efterfrågan på bostäder. De största förändringar

revisionen presenterade var att utbyggnaden av småorterna skulle reduceras och att utbyggnaden primärt skulle ske i Genarp, Veberöd och Dalby. Man reglerade också utbyggnaden av Stångby så att en grön remsa med öppet landskap skulle skilja samhället från Lund. Den visionära idén med en smalspårsbana och nya tätorter i Hardeberga togs helt bort och istället reserverade man området kring Hardeberga för ett större sammanhängande natur- och rekreationsområde som skulle främja ett rörligt friluftsliv. Dessa ändringar tydde inte bara på en minskad bostadefterfrågan, utan också på att natur- och landskapsvärden värderades högre än förut (Larsson, 2003).

Översiktsplan 1998

Inför översiktsplanen 1998 ändrades de regionala planerings-förutsättningarna för Lund i och med byggandet av Öresundsbron. Man började tänka i större regionala skalor och med större medvetenhet kring hållbarhet ur ett regionalt liksom lokalt perspektiv (Larsson, 2003). Översiktsplanen 1998 byggde huvudsakligen på målsättningen att tillgodo-göra en stor andel naturmark, effektivt utnyttjad yta och bebyggelsestrukturer som minimerade transportsträckorna. Uppbyggandet av Öresundregionen hade också lett till en kategorisering av regionala stråk, och man ansåg det viktigt att utvecklingen tog hänsyn till och fortsatte följa dessa. Det mest betydande stråket för Lunds del var forsknings- och utbildningsstråket mellan Roskilde – Köpenhamn – Lund, och detta skulle man satsa på genom att låta Lunds ”idé-stråk” exploateras ytterligare åt nordost (Larsson, 2003). Även stambanan fick i planeringen ökad betydelse då den

inte bara förband Lund med Sverige utan också med kontinenten. Spårbunden kollektivtrafik sågs fortfarande som det



Lunds utbredning enligt översiktsplanen 1998. Det rasterade området visar den medeltida stadskärnan, och de mörka stråken är jämvägen.

bästa transportmedlet och nya banor planerades mellan Lund och omliggande tätorter, bland annat Malmö – Staffanstorp – Dalby – Veberöd – Sjöbo. Denna satsning på östra skåne samt stambanans förbindelse med mellanskåne hoppades man skulle leda expansionen vidare från sydvästra skåne, som särskilt på senare år visat tendenser på överexploatering och därför behövde avlastning från exploationstrycket. Dessutom började man se ökade regionala pendlingstendenser vilket innebar att människor inte längre bodde och arbetade på samma plats utan rörde sig friare i regionen (Larsson, 2003).

Nya utbyggnadsområden gällde främst förtätning och planerades där försörjningen av kollektivtrafik kunde garanteras, främst i norra och östra Lund samt i småorterna utanför staden. Dessa områden kunde ytterligare exploateras

utan att Lunds koncentrisk utveckling kom i obalans. Man var också mån om att den bästa åkerjorden skulle bevaras så länge som möjligt. I exploateringen lade man större vikt än tidigare vid bevarandevärden och miljötänkande. Även nya tankar om kompensation för beslagtagna mark omnämndes i planen. Man erkände och accepterade dock att utbyggnaden i viss mån var omöjlig att hålla ifrån kultur- och naturvärdeskyddad mark, och att inskränkningar i denna var tvunget. Man ansåg särskilt att bystrukturen och den rurala bebyggelsen som kunde återfinnas i det urbana landskapet var kulturhistoriskt värdefull och borde bevaras. Man var också mycket mån om att orterna inte växte ihop utan åtskiljdes av ett öppet landskap (Larsson, 2003).

Behovet av grönområden ansågs fortfarande vara stort, och i översiktsplanen 1998 tänkte man på landskapet som ett sammanhängande element där grönstråk skulle ledas ut från staden i jordbrukslandskapet. Tidigare tankar på en samordning av rekreation och produktion föreslogs lösas genom att beträddor, pilevallar och trädridåer som leddes ut i det omgivande landskapet och på så sätt fungerade som grönstruktur. Man föreslog också att lövträdsdungar skulle planteras i landskapet. I planen fick ekologin en större roll än tidigare genom att man avsatte mark för vatteninfiltration och särskild biologisk mångfald. Det gröna i staden hoppades man kunna bibehålla även vid förtätning genom att öka vegetationen inne i gaturmiljöer och stadsrum. Särskilt stadens entréer skulle förstärkas och ges identitet genom trädplanteringar och liknande (Larsson, 2003).

I översiktsplanen lades stor vikt vid bevarandet av stadens identitet. Denna ansåg man kunde återfinnas i

stadens höjdsilhuetter, måttliga skala, blandning av ålder på bebyggelse och gröna institutionsstråk. Vid förändringar i staden skulle särskild hänsyn tas till att bibehålla dessa kvaliteter. Denna identitetstanke byggde mycket på en emotionell koppling mellan invånarna och deras stad, något som inte präglat planeringen avsevärt tidigare. Med den stora satsningen på kollektiva transportmedel ville man tona ner vägnätens utveckling och man reviderade därför tidigare planlagda vägsträckor. Vissa togs bort helt medan andra leddes om eller kategoriserades om till en mindre betydande vägkategori. Cykel- och gångstråk satsade man på genom att dra genare sträckor och garantera boende att aldrig ha mer än 5 kilometers cykelväg till arbetet eller stadskärnan (Larsson, 2003).

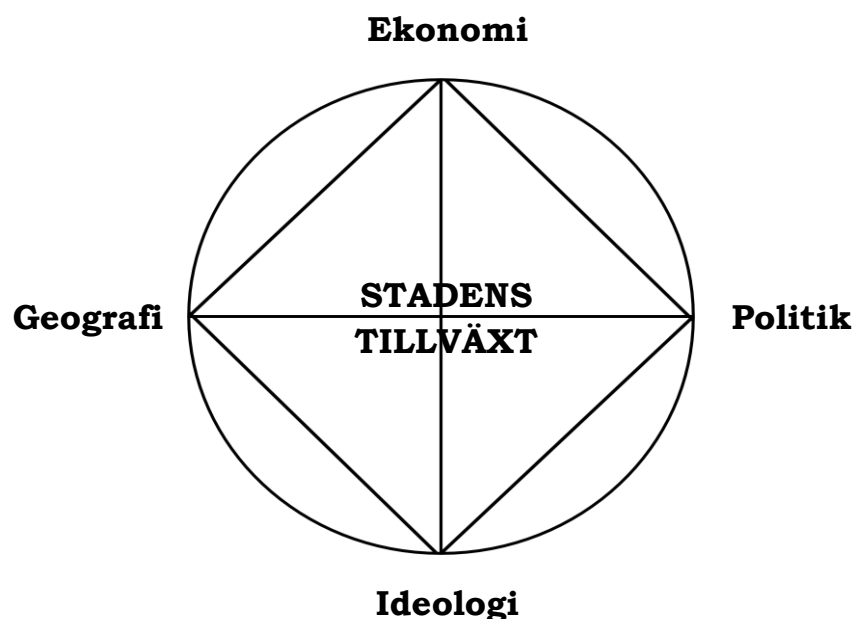
Stadskärnan ansåg man vara överexploaterad av verksamheter med tanke på dess yta. Det skulle därför vara bra att avlasta stadskärnan från handel och service, utan att beröva den sin centrala ställning. Extern handel borde dock undvikas i så stor mån som möjligt eftersom denna typ av struktur motverkade målet att minska bilanvändningen. Handelscentrum kunde exempelvis placeras i stadsdelarna för att tillföra stadsmässighet (Larsson, 2003).

Översiktsplanen 1998 präglades av ett större regionalt perspektiv samt en större vikt vid idealistiska och emotionella idéer och strömningar. En större medvetenhet kring ekologi och miljö märks tydligt, och en vilja att förändra invånarnas livsstil genom att erbjuda alternativa transporter och regionalt utgå från en mer effektiv planering ur rörelseperspektiv (Larsson, 2003).

Resultat

Hur påverkar olika faktorer stadens fysiska planering?

Utifrån plandokumenten upprättade för Köpenhamns och Lunds räkning under ett halvt sekel kan man utläsa att stadens fysiska ubredning i planeringen generellt beror på *politiska, ideologiska, ekonomiska och geografiska förutsättningar*.



De politiska förutsättningarna utgörs av lagar och regler och beslutsfattningens struktur och nivå, som vi sett framförallt i Köpenhamn där planeringen utförts omväxlande på lokal och

nationell nivå och vilka konsekvenser detta medfört. Även relationerna till omgivningen, i Lunds fall relationen till omgivande kommuner där ett regionalt planeringssamarbete fattas och i Köpenhamns situation som huvudstad och internationell metropol, hör till politiska faktorer. Vem som får komma till tals i processen, och i vilken omfattning (på nationell eller lokal nivå), samt planeringens uttryckssätt (verklighetsförankrade eller visionära mål) är också politiska faktorer som påverkar den fysiska planeringen. Detta ser vi framförallt i den nutida Öresundsregionens övergripande planering som strävar efter ideologiska målsättningar men saknar verktyg att förankra dessa i den fysiska verkligheten. Ett exempel är Köpenhamns strävan efter att bli Europas renaste stad, som i brist på alternativa transport- och energilösningar endast är ett visionärt mål för framtiden.

De ideologiska förutsättningarna präglas bland annat av den temporära synen på folkhälsa, såsom rekreationens inverkan på stadens invånare. Kulturella yttringar rörande familjesammansättningar eller förhållningssättet till bilen som färdmedel är också sådana planeringsförutsättningar. De ekonomiska förutsättningarna påverkar den fysiska planeringen bland annat genom politik på både lokal och nationell nivå genom rådande finanskriser eller välfärd, geografiska och demografiska förutsättningar i form av handel eller som i Lunds fall konkurrerande markintressen. Även marknad och handel påverkar ekonomin, och i sin tur planeringen, genom in- och utflöden av varor och tjänster till staden, samt handelns lokalisering. I Lund talades det om att tillåta externt förlagd handel men detta skulle på många sätt påverka rörelsemönstrena i staden och därmed också planer-

ingen av infrastruktur. Stadens produktionsmöjligheter i omgivande landskap påverkar planeringen mycket, tydligast i Lund vars konflikt med den goda jorden får planeringen att ta annorlunda riktningar.

Teknikens framsteg ändrar också förutsättningarna för stadsplaneringen. Bilen och de ökade kommunikationsmöjligheterna är sådana exempel, som framförallt påverkar rörelsemönster och trycket på infrastrukturen och transporter.

Geografiska förutsättningar påverkar den fysiska planeringen i fråga om landskapskvaliteter, i Lunds planeringsprocess har exempelvis frågan kring bevarandet av det öppna landskapet fått ta stor plats. Tillgång till eller brist på geografiska element påverkar också, inte minst i Köpenhamn där tillgången på vattendrag ger fler möjligheter och alternativ till transportlösningar och stads-kvaliteter.

Det framgår att faktorerna som påverkar den fysiska planeringen ingår i ett komplext system som beror av varandra och inte kan urskiljas som enskilda enheter. Att Lund och Köpenhamn finns inom ett litet avstånd från varandra märks på de liknande politiska och ideologiska förändringar som berört städerna och dess planering.

Hur har den fysiska planeringen av Lund respektive Köpenhamn förändrats över tid med utgångspunkt i plandokumentet?

Både Lund och Köpenhamn har enligt planerna vuxit både yt- och befolkningsmässigt under den studerade perioden. Vid jämförelse av plandokument har Lund närmat sig flera intilliggande orter både med infrastruktur och bebyggelse till påtalad nackdel för produktionen på den omgivande jord-

bruksmarken, samt bevarandet av det öppna landskapet. Det omgivande landskapet har i planer diskuterats angående rekreationsmöjligheter. En väntat stor inflytt har lett till att den planerade exploateringsnivån varit hög, särskilt under de första decennierna, för att sedan avta. Planerna i förhållande till varandra visar att invånarna bosatt sig i perifera områden vid tilltagande välfärd och antagits flytta in mot centrum vid ekonomiska och sociala kriser på grund av ökade transportkostnader. Under finanskrisen på 80-talet flyttade fler ihop på samma yta och efterfrågan på ny exploatering gick tillbaka. Tilltagande transportkostnader gjorde att stadskärnan med sin närhet till alla stadens verksamheter blev attraktiv, och många flyttade dit från stadsdelarna utanför. Vid ökande välfärd ser vi att invånarna antas göra anspråk på en större andel markyta per person, samt lägga mer vikt vid ideologiska ställningstaganden och krav. Detta på grund av att de har råd att kräva mer yta per person vid ett ekonomiskt uppsving. I planerna ser vi också att efterfrågan på friliggande bostäder utanför stadskärnan antas öka med invånarnas ekonomiska tillväxt.

Rörelsemönstret i staden påverkas av teknikens framsteg. Transportmönstren har i planerna förändrats i samspråk med transportmedlen – bilen präglar infrastrukturen i stor omfattning. De senaste decennierna har rörelsemönstret delvis koncentrerats, och då främst kring järnvägen, som det planeringsmässigt satsas stort på.

Staden Lund har i planerna hela tiden vuxit koncentriskt kring sin gamla stadskärna. En del omgivande urbana områden, framförallt de mindre orterna Veberöd, Södra Sandby och Dalby har också expanderat, men endast

till mycket begränsad del vuxit samman med Lunds stad. Däremot har vissa äldre bystrukturer, Stora Råby och Östra Torns by, inkorporerats i staden Lund med dess utbredning. Infrastrukturen har i planerna tillåtits ta alltmer av det omgivande landskapet i anspråk. Sedan införandet av en regional planering genom Öresundsregionens bildande, har den fysiska utbredningen kring Lund främst skett i de omgivande orterna och genom förtätning. Andelen grönstruktur per invånare har ökat, mycket därför att nya grönområden planerats in i de nya stadsdelarna.

Köpenhamn har i planerna genomgående utvecklats längs stråk mot omgivande urban bebyggelse med tonvikt på sydlig och västlig riktning. Infrastrukturen har spelat en stor roll i planeringen av utbyggnaden, men med tiden kommit att ta mer plats, varför man exempelvis i Regionalplanen planerat att avsätta speciella infrastrukturzoner utanför stadskärnan som en lösning. Man har i planeringen strävat efter att koncentrera rörelsemönster genom genare sträckningar och nya transportleder, i senare planer framförallt tidseffektiva förbindelser till Europa. Grönstrukturen har varit noga planerad och i början mestadels förlagd utanför den urbana bebyggelsen i större rekreatiomsområden, men under de senare decennierna har man planerat att avsätta yta för grönstrukturen bland bebyggelsen. För Köpenhamns del har man upplevt en konflikt mellan lokal, regional och nationell planering vilket påverkat den fysiska planeringen i fråga om var nya utbyggnadsområden och efter vilken strategi dessa ska förläggas. Fingerplanen rörde enbart Köpenhamn medan senare planer kommit att inkorporera flera städer över nästan hela Själland. Under den senare

delen av seklet har den regionala planeringen övervägt och byggts upp kring internationella samarbeten med infrastrukturen i fokus. Satsningen på transportleder för både gods- och persontrafik har planeringsmässigt resulterat i en skarpare dragning av motor- och järnvägar. Ett större och mer ideologiskt inriktat perspektiv har präglat Köpenhamns planering under det senare årtiondet genom sin övergripande strävan efter att bli Europas renaste land, samt miljö- och hälsofrågornas ökade genomslagskraft i planeringens argumentation.

Närliggande större städer har genomgående inkluderats i Köpenhamns planering, men aldrig fått ta fokus från Köpenhamn i rollen som huvudstad och metropol för Danmark och Europa.

Hur kommer ideologiska målsättningar till uttryck i den fysiska planeringen?

Den fysiska planeringen i Köpenhamn och Lund har i stor utsträckning påverkats av ideologiska målsättningar. Dessa har särskilt berört varierade förhållningssätt till miljö och natur, samt demokratiska värderingar och tankar kring välfärd. Miljö- och naturtankarna har främst synts i senare planering, där de utgör en argumenterande grund för planeringen i större utsträckning än de gjort tidigare. Satsningen på alternativa transportmedel, särskilt spårbundna, är en sådan ideologisk målsättning med utgångspunkt från en stegrande miljömedvetenhet som synts i både Lunds och Köpenhamns planering. Tankar kring energiförbrukning och effektiviseringen av denna har vi sett exempel på genom planeringen av bebyggelsen. En större hänsyn till ekologi och

naturresurser syns också i planeringen, i både Lunds och Köpenhamns planering har ytor avsatts inte bara för rekreation, utan också till förmån för biologisk mångfald. Nya uppkomna tankar kring stadens identitet och karaktär, framförallt runt bebyggelsen i Lunds stadskärna, har också påverkat planeringen.

En annan stor ideologisk och demokratisk fråga i planeringsprocessen under studerad tid är satsningen på ökad välfärd. Efterkrigstiden präglades av byggandet av välfärdssamhället, vilket bland annat innebar en ökad boendestandard och yta, vilket även planeringen fick anpassa sig efter. Även kravet på tekniska faciliteter såsom rinnande vatten och avlopp i bostaden integrerades i planeringen av bostäder, och påverkade framförallt befolkningsströmmarna och efterfrågan på bostäder.

Mönstret visar att ju mer hänsyn som tas till ideologiska strömningar, desto komplexare blir den fysiska planeringen. Många av de ideologiska målsättningarna ändras med tiden vilket får konsekvenser i det fysiska uttrycket.

Diskussion

Då jag studerat denna typ av planeringsprocess under en relativt lång tid har det framgått att de faktorer som påverkar stadens fysiska utbredning är intimt förknippade med varandra och aldrig står ensamma som orsak till stadens utbredning eller omformning. Den interna kopplingen mellan ekonomi och demografi är ett exempel på detta. Staden, uppbyggd som ett ekonomiskt system, påverkas grundligt av nationella och globala ekonomisvängningar. I ekonomiska kriser får invånarna det svårare och kan inte göra anspråk på lika mycket som de kan i välfärdstider, eftersom de inte har råd. De blir därför tvugna att hålla ihop vilket innebär fler människor på samma yta, vilket talar för en befolkningssmässig förtätning av staden. När välfärden ökar har folk råd att sprida ut sig och klarar sig bättre själv eller i mindre grupper. Detta mönster anser jag inte är något unikt för vår nutid utan har likväl kunnat urskiljas historiskt – stadskärnorna präglades länge av fattigdom och trängsel eftersom det var där de få arbetstillfällena fanns, medan de som hade medel nog kunde bosätta sig utanför städerna och slippa trängseln för att istället pendla in till staden. Detta tema känns igen från otaliga storstadsskildringar i litteratur och film, ur ett svenskt perspektiv kanske inte minst genom Per Anders Fogelströms stockholmskildringar (Fogelström, 1960). Också Rådberg & Fribergs tidigare beskrivna stadsbyggnadsepoker beskriver detta förlopp historiskt. Förändringar i boendemönstret upplever jag dock inte bara beror på ekonomi, utan lika mycket av kulturella strömningar. I dagens samhälle ser vi exempelvis ett ökande antal

ensamhushåll till skillnad från historiens storfamiljer, och detta har inte att göra med ekonomiska förutsättningar lika mycket som det beror på kulturella företeelser. En större variation och acceptans inom familjesammansättningar leder till ett förändrat bostadsmönster och nyttjande av staden. Stadens fysiska utveckling beror därför mycket på dess befolkningssammansättning, och de kulturella förändringarna inom den. I en stad som Lund där universitetet har en betydande roll är en stor del av invånarna studenter, vilket enligt min erfarenhet ofta innebär en större mängd ensamhushåll samt en årstidsberoende befolkningssammansättning. Planeringsmässigt måste detta bli en utmaning då det innebär en stor fluktuation inom bostadsmarknaden samt en näst intill konstant bostadsbrist. Dessutom är det säkert en svårighet att skapa stadsmässighet i en stad vars befolkningsunderlag konstant ändras. Därför är det inte helt avlägset att ryktet som säger att Lund på sommaren känns folktomt men under terminstid känns överbefolkat kan stämma.

Majoriteten av stadens fysiska utbredning består enligt plandokumentet av bostäder. Till det kommer infrastrukturens utbredning samt sociala och kulturella verksamheter som är förknippade med boendet, samt handel och industriella verksamheter. Staden utgörs på så sätt av både människorna och ekonomiska flöden. Utbredningen av staden beror uppenbarligen också till stor del på teknikens framsteg. Bilens intåg i samhället gav nya planeringsförutsättningar och har därmed också lett till nya stadsformer, inte minst i USA. Infrastrukturen är stadens skelett, och med bilens intåg i samhället blev det både lättare och billigare att

bygga upp ett transportnät. I Lund och Köpenhamn har liksom i de flesta europeiska städer bilens påverkan varit betydande, framförallt i planeringssammanhang, men har på senare senare tid fått en svagare ställning till förmån för spårbunden trafik, vilket visar sig i plandokumentet. I USA är läget ett annat då de kulturella banden till bilen är annorlunda än i Europa. Denna skillnad har tillsammans med geografiska förutsättningar och avsaknad av konkurrerande markanvändning lett till en väl utvecklad stadsutglesning, även kallat sprawl. Dessa nya stadsformer är ofta helt bilberoende och verkamhetssegregerade (Arnstberg, 2005). Med detta menas att arbetsplatserna och bostäderna är separerade i olika områden, motsatsen till den så kallade ABC-staden (arbete, bostäder, centrum). I Köpenhamns Fingerplan syns tendenser till en segregerad stad genom separering av bostäder och arbetsplatser. Men vid studiet av senare planeringsdokument ser vi att målen inte passade in i denna typ av segregation, och senare planer strävar istället efter en blandad stad. I Lunds fall har en blandad stad eftersträfvats hela tiden, med mycket historiska inslag från tidigare stadsbyggnadsepoker. En liknande sprawl-tendens som i USA anser jag är svårt att föreställa sig i Europa, eftersom både kulturella och geografiska skillnader förekommer. I USA ligger städerna i många fall ute i öken eller på ofruktbar mark, något som knappt förekommer i Europas högproducerande jordbrukslandskap. Dessutom verkar baksidan med sprawl ha uppenbarat sig i segregation och stadsdöd, vilket nog medför att sprawl försöker motverkas. Dock anser jag sprawl liksom förtätning vara temporära fenomen som fluktuerar över tid. Inget av fenomenen är nya

utan har kunnat skådas under största delen av stadens historia.

Den väl utvecklade kommunikationen har också lett till ändrade planeringsstrategier. Med en ökad kommunikation och global kontakt har lokal planering i stor utsträckning övergått till regional planering. I både Lunds och Köpenhamns stadsplanering syns denna tendens genom att när kommunikationsmedlen blir effektivare kan man färdas längre på lika lång tid och tillgängligheten till omgivningen ökar utan att avstånden för den skull blir mindre.

Även förändringar i de ideologiska förutsättningarna påverkar stadsplaneringen. Med en stadsplanering i ett större regionalt perspektiv verkar även de ideologiska målsättningarna öka i skala och omfattning. Detta ser vi i de studerade plandokumentet - från att till en början ha rört sig om välfärdstankar kring den enskilda individen har målsättningarna numera sträckt sig till en global omfattning rörande miljö och natur. De ideologiska målsättningarna för sin talan på en emotionell nivå. Då planeringen börjar inbegripa inte bara lokala områden utan till viss del också nationella eller globala samarbeten och strategier, ökar också pressen på att leva upp till de gemensamma ideologiska förväntningarna. Både Köpenhamn och Lund gör större globala anspråk sedan Öresundsbron förenade Sverige och Danmark. Detta anser jag både vara bra, genom att planeringen genom detta samarbete kan bli mer vågad och främja fler syften och människor. Men dessa anspråk anser jag också kan vara förödande genom dess möjliga överskuggande effekt på den lokala, detaljerade planeringen.

En av de intressantare planeringsgreppen i de

studerade planerna är Hovedstadsrådets försök att även planera ekonomin. Uppenbarligen var det framgångsrikt, och såhär i efterhand känns det som en mycket givmild sida inom planeringen. Dock var tanken större än så, man ville reglera befolkningsströmmarna och begränsa inflytten till staden. Det är intressant att tänka sig denna ekonomiska planering i ett annat än nationellt perspektiv. Ett globalt försök till något liknande skulle säkert inte vara populärt, då länderna skulle bli alldeles för jämställda varandra för att kunna utöva maktkamper.

Planmaterialet jag studerat är en beskrivning av städernas utveckling ur ett scenarioperspektiv, vilket jag finner intressant. Den framtid man inom planeringen jobbar med har en mycket stark förankring i historien. Det är svårt att tänka sig saker som aldrig har hänt, och därför bygger planeringen mycket på att historiska skeenden upprepar sig, fast i en annan skala eller tolkning. Mycket av det som planerats för Lunds och Köpenhamns räkning har troligtvis inte heller blivit verklighet. Jag skulle tycka att det var mycket intressant att följa upp denna uppsats med en undersökning kring hur planeringen uttrycker sig i verkligheten, och vilka faktorer som påverkar processen däremellan.

Plandokumentet visar att människornas kulturella och intellektuella strömningar påverkar planeringen i hög grad. Dock har jag också sett exempel på det omvända – hur planeringen påverkar människans kulturella och intellektuella strömningar. I min roll som student på en landskapsarkitektutbildning ser jag hela tiden konflikten mellan dessa två vägar att gå – att våga tillfredsställa eller att våga förändra. Med mitt uppsatsarbete har jag i stor grad ökat min

förståelse för planeringsprocessen, och även för hur en stad växer och vad den består av. Dock är denna kartläggning långt ifrån färdig, men med denna inblick i planeringsprocessen upplever jag mig ha en stadigare grund att stå på inför framtida planeringsproblem, men också en större ödmjukhet inför dess komplexa sammanhang.

Källor

Arnstberg, Karl Olov (2005). *Sprawl*, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Fogelström, Per Anders (1960). *Mina drömmars stad*, Stockholm: Albert Bonniers Förlag.

Hovedstadskommissionen (1996). *Betænkning fra Hovedstadskommissionen om hovedstadsområdets fremtidige struktur*, København: Velfærdsministeriet. [online]
Tillgänglig:
<http://www.im.dk/publikationer/1307/forside.htm>
[2009-03-05]

Larsson, Bo (2003). *Relationer mellan natur och kultur i Lunds stadsplanering 1950-2000: Del II. Förstaden och kulturlandskapet i den översiktliga planeringen*, Lund: Institutionen för arkitektur, Lunds Tekniska Högskola.

Matthiessen, Christian Wichmann (1999). *Examples of plans and planning system change*, Geografisk Tidsskrift Special Issue, 1: 125-131.

Mehlbye, Peter et. al. (1992). *Denmark towards the year 2018 – The spatial structuring of Denmark in the future Europe: Summary and action*, København: Miljøministeriet.

Rådberg, Johan & Friberg, Anders (1996). *Svenska stadstyper – historik, exempel, klassificering*, Stockholm: Institutionen för arkitektur och stadsbyggnad, Kungliga Tekniska Högskolan.

Svensson, Ole & Bisgaard, Holger (1981). *Dansk Byplan Guide*, København: Miljøministeriet, Planstyrelsen och Dansk Byplanlaboratorium.

Tägil, Tomas (1997). *Bygga och Bo: Lunds Kommuns Fastighets AB 1947-1997*, Lund: Föreningen Gamla Lund årsbok 79.